11e Année ⌀ N° 534 50 Centimes 12 Décembre 1908 ⌀ Tous les Sam

LA VIE AU GRAND AIR

Ruck

KASCHEFF ET ZAIKINE

Le géant Gregori Kascheff et Zaïkine Grozni, les deux révélations du Championnat du Monde.

(Voir pages 430 et 431.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et départements . . . . . 24 *francs*
Etranger . . . . . 28 *francs*
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

La Semaine Comique,

Avec l'aéroplane, le voyage au Pôle Nord n'est qu'une question de temps : dans quelques années, on pourra partir le matin et aller patiner au Groënland.

Orfèvrerie
"CHRISTOFLE"
Une Seule et Unique Qualité
La Meilleure
Afin de l'obtenir
exigez
cette Marque C 84 C et le Nom "CHRISTOFLE"
sur chaque pièce.

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

COSTUMES

POUR DAMES **STRÖM** TAILLEUR

PARISIEN

POUR MESSIEURS **STRÖM** TAILLEUR

MONDAIN

POUR SPORTSMAN **STRÖM** TAILLEUR

SELECT

POUR CHAUFFEURS **STRÖM** TAILLEUR

IMPECCABLE

POUR JOCKEYS **STRÖM** TAILLEUR

ELEGANT

POUR LIVRÉES **STRÖM** TAILLEUR

EXCLUSIF

D. SCHNEIDER & Cie

16, Chaussée d'Antin PARIS-NICE 33, Avenue de la Gare

A. FORMIGYN

La voiture de ville laplus agréable est le
Petit Landaulet
Vinot Deguingand
12/16 HP 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

POUR MAIGRIR rien ne vaut
sans nuire à la Santé
Le THÉ MEXICAIN du Dr JAWAS
Efficacité certaine, résultat rapide. La boîte 5f franco.
Phie Vivienne. 16, Rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies

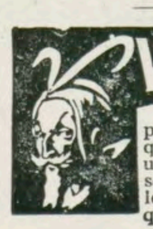
par Henriot.

L'avantage des routes nationales criblées d'ornières, c'est que les automobiles finiront par avoir leur route toute tracée.

PRENEZ GARDE, Madame
Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

PARFUM
VIVITZ
L.T. PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion, Sachets
ETC.

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgie
Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.


VICTIMES DU SORT
SI VOUS VOULEZ
posséder les secrets d'amour, voir la déveine vous quitter, gagner aux jeux, loteries, détruire ou jeter un sort, écraser vos ennemis, avoir chance, richesses, santé, beauté et bonheur. Ecrivez à Moorys' le sorcier des Roches Noires, 16, rue de l'Echiquier, Paris, qui envoi *gratis* son curieux petit livre

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

12 Décembre 1908 — N° 534
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

AU MATCH D'ASSOCIATION DE FULHAM CONTRE BIRMINGHAM

Il nous a semblé intéressant de publier ce très curieux cliché, pris au cours du match de football association qui mettait aux prises, en Angleterre, l'équipe de Fulham contre le team de Birmingham. Cet instantané, unique, montre deux joueurs qui viennent de sauter en l'air pour saisir le ballon. Nos footballeurs mettent-ils autant de cœur à l'ouvrage et tenteraient-ils de ces efforts téméraires ? Nous ne le croyons pas, d'autant plus que le football association ne semble pas intéresser profondément le sportsman français.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on december 12 th 1908, Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3 rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

(Texte et photographies de notre envoyé spécial.)

LE GRAND PRIX D'AMÉRIQUE

Un Français est vainqueur, mais la France est vaincue. — Une arrivée dans un mouchoir

Savannah, 26 novembre.

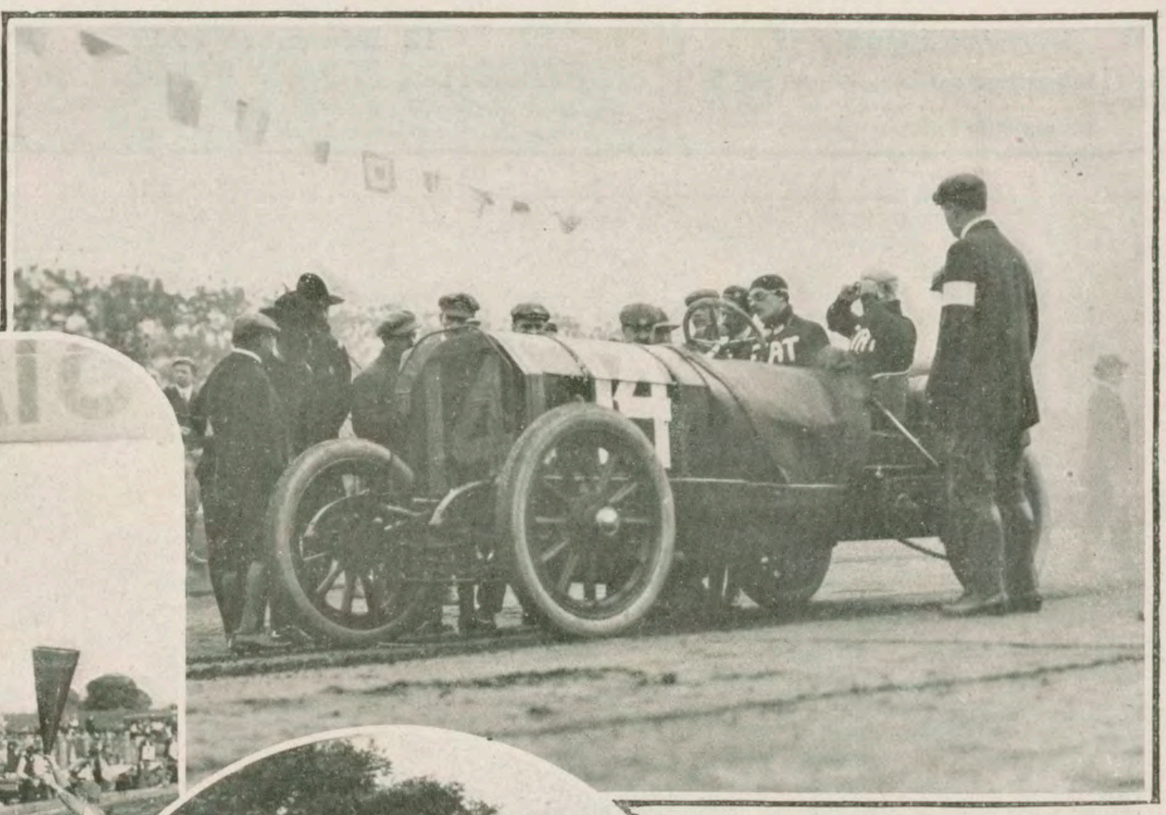
Je viens d'assister à la plus belle course d'automobiles qu'il m'ait été donné de voir, et Dieu sait si j'en ai déjà vu quelques-unes ! Mais il n'en est pas, de quelque côté qu'on les considère, qui puisse rivaliser avec le Grand Prix d'Amérique, qui vient de se terminer, il y a deux heures, sur le Circuit de Savannah.

L'organisation était parfaite ; la foule énorme, maintenue le long du circuit par les policemen à cheval, n'a pas eu un moment d'ennui, puisque, par suite de la brièveté du circuit, les concurrents ont passé seize fois devant elle. Ajoutez à cela que la lutte a été passionnante de bout en bout, puisque six concurrents ont successivement tenu la tête ; qu'au milieu du parcours, il y avait encore sept hommes en tête en quatre minutes et que seize secondes seulement séparent les deux premiers à l'arrivée.

Comme il s'agit de deux marques de deux nationalités différentes, on pense si l'émotion était grande. Après l'arrivée d'Hémery, Wagner avait six minutes pour arriver premier ; il passait le poteau 5 m. 44 s. après lui. Une erreur de calcul avait même donné la victoire à son concurrent, et c'est ainsi que, pendant quelques minutes, sur tous les fils télégraphiques des Etats-Unis, vola la nouvelle de la victoire d'Hémery. Hélas ! l'un ou l'autre, pour nous, Français, c'était la même chose. Encore que les deux vainqueurs, que le quatrième aussi fussent des nôtres, c'était sur des voitures étrangères qu'ils avaient triomphé. La première voiture française classée fut celle d'Hautvast, cinquième. Strang et Rigal prirent, derrière lui, les sixième et septième places, et Duray la dixième.

L'arrivée du vainqueur.

Au moment où Wagner passe la ligne d'arrivée, la foule indécise ne sait pas encore s'il est vainqueur. Mais un officiel lève les bras au ciel en un geste de triomphe.



Wagner, gagnant du Grand Prix d'Amérique, au départ.

Par suite du brouillard qui couvrait la route, le départ ne put être donné qu'à 9 h. 45 pour vingt concurrents.

Un des virages

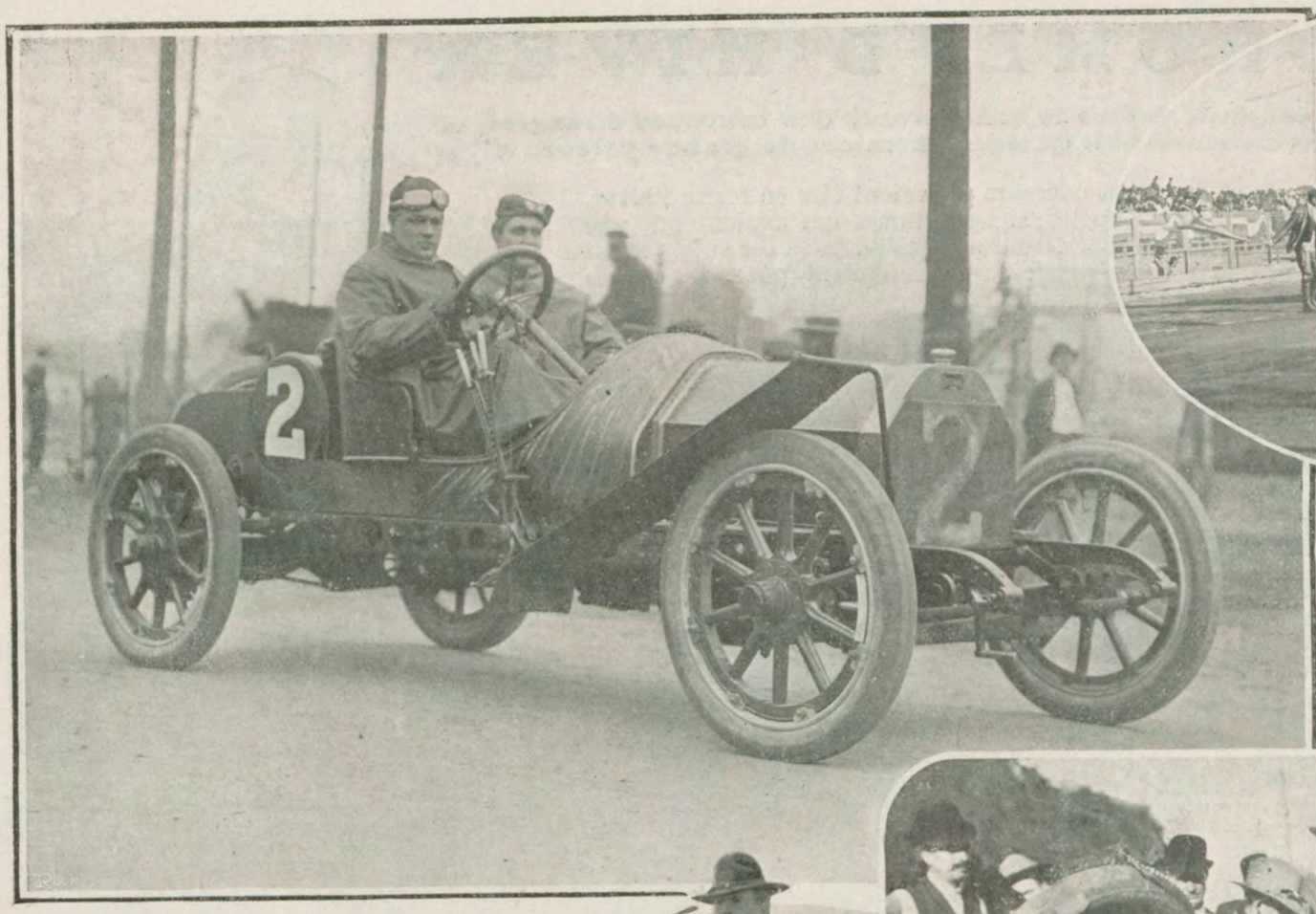
Le Circuit comprenait 19 virages relevés comme ceux d'un vélodrome.

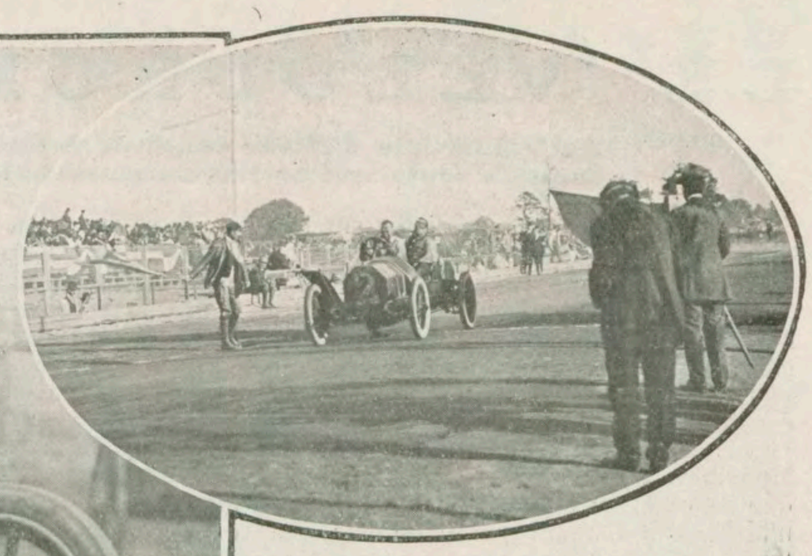
Le speaker.

Muni de son porte-voix, il présente le vainqueur à la foule, tandis qu'un cinématographe fixe la scène. Wagner déjà célèbre en Amérique par sa victoire de 1906 dans la Coupe Vanderbilt est fortement acclamé.

Wagner en pleine course.

Wagner a enlevé la première place, couvrant les 645 kilom. 735 du parcours, en 6 h. 10 m. 31 s., moyenne 111 kilom. 630 à l'heure. (Pneus Michelin, magnéto Bosch.)



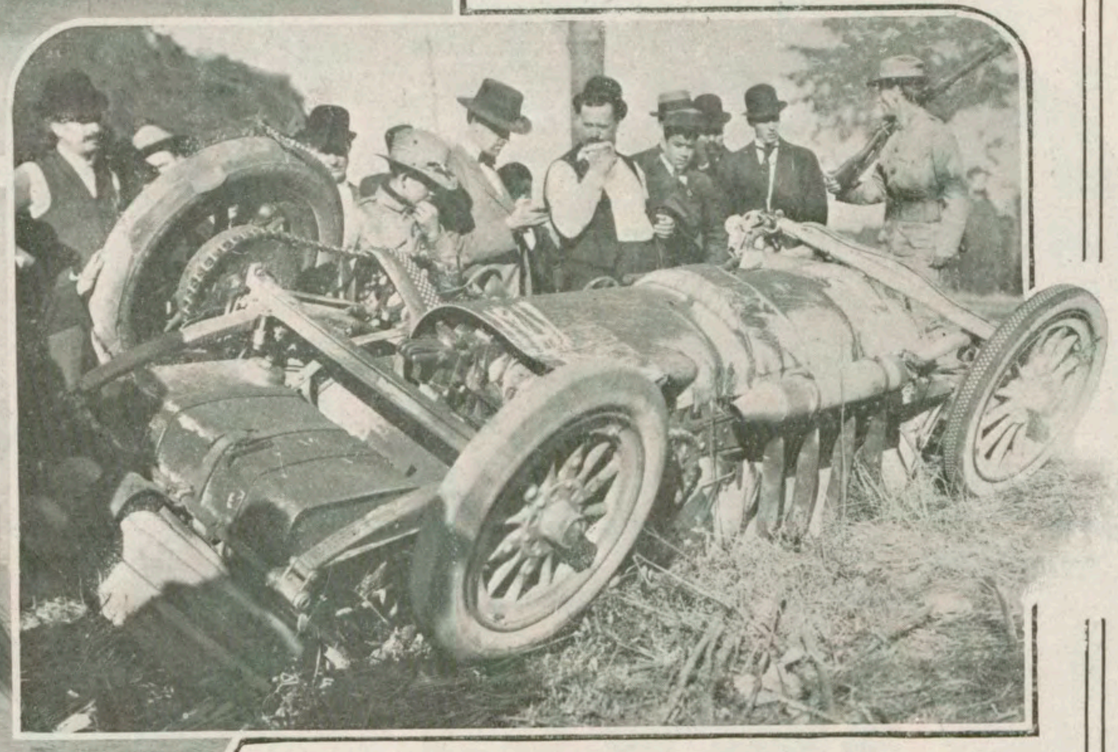


L'arrivée d'Hilliard.

Dix concurrents seulement sur quinze partants, terminèrent le parcours. Comme le lendemain pour les grosses voitures, ce fut l'Italie qui triompha.

Hilliard, gagnant des voitures légères.

Hilliard a remporté la course des voitures légères, 315 kilom. 400, en 3 h. 43 m. 33 s., moyenne 84 kilom 650. (Pneus Continental.)



La voiture d'Erle après l'accident.

Par suite d'un éclatement de pneus dans un virage, la voiture culbuta. Les deux hommes furent projetés à 25 mètres.

Szisz avait longtemps porté nos espoirs. Il fit une très jolie course, et il vint même jusqu'à la seconde place. Son camarade Strang le suivait à moins d'une demi-minute. Mais le gagnant de la Sarthe fut victime d'un accident. Il rétrograda et abandonna. Cette victoire fera un bien énorme à l'industrie italienne, en Amérique, là précisément où se trouve le débouché de la grosse voiture, de la voiture chère, que les usines de Lombardie fabriquent tout spécialement. Une fois de plus, nos constructeurs se mordront les doigts de ne pas s'être décidés à courir sérieusement. Ils couraient sans courir, tout en courant, comme dit l'autre, et il est possible que, s'ils se fussent présentés officiellement, le résultat eût été tout autre. Nous avons eu, la veille, toujours sous un ciel splendide, avec un soleil de Nice aux plus beaux jours, la course des voitures légères, dont Hilliard sortit vainqueur. Le circuit n'avait que 15 kilom. 770 de développement.

VICTOR BREYER.

La police montée.

Le circuit était gardé par des policemen à cheval.

Les appareils des photographes américains sont moins rapides que ceux de la *Vie au Grand Air*.

Ces deux photos, prises en vitesse, sont loin de présenter la netteté de celles que nous donnons en France. A gauche, Piacenza, qui, après s'être bien tenu jusqu'au quatrième tour, a rétrogradé et a abandonné au sixième. A droite, Szisz, qui a fait une très jolie course, jusqu'à l'accident qui l'a contraint à abandonner.

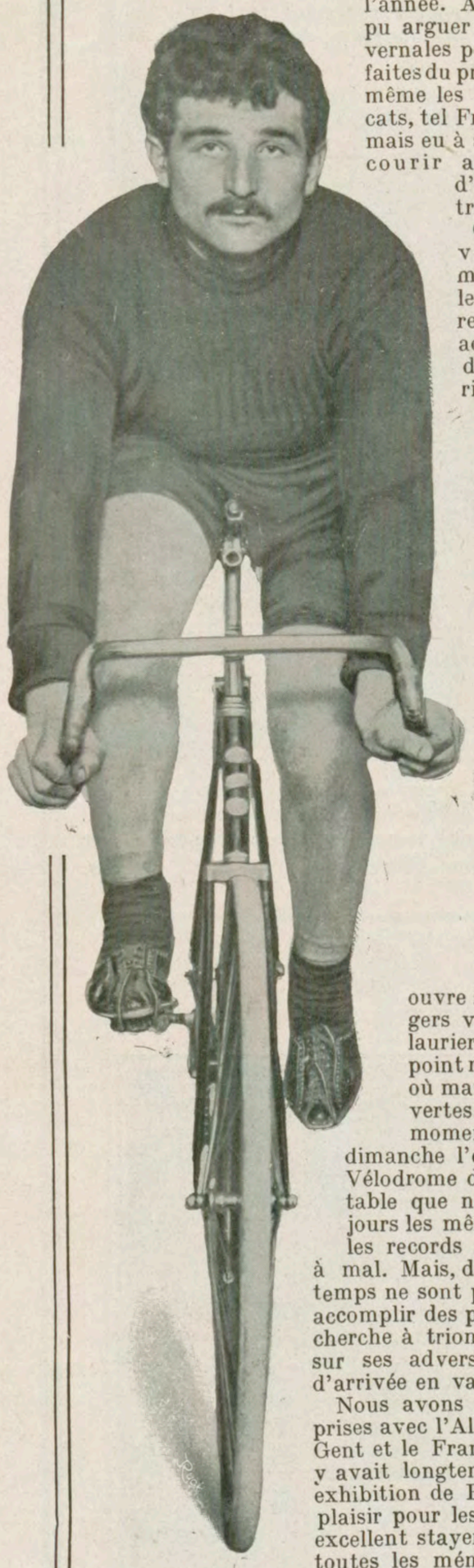
LE VÉLODROME D'HIVER

Le Vélodrome d'Hiver continue à être le rendez-vous des coureurs étrangers
Dans la foule qui arrive, on reconnaît quelques hommes de grande valeur

On a fort épilogué jadis, sur le point de savoir si les coureurs pouvaient être en forme l'hiver, si les courses en cette saison n'étaient point néfastes, si les hommes qui avaient fait une dure campagne hivernale pouvaient retrouver leur forme pour l'été. Tous ces sujets firent couler beaucoup d'encre et dire pas mal de sottises. Les uns étaient pour, les autres contre : Au fond, aucun n'était bien certain de ce qu'il avançait. Mais comme c'est à peu près le sort général de toutes les discussions de provoquer l'aveu public de l'incompétence des gens, le débat sur les courses d'hiver ne se singularisait pas autrement.

Ceci se passait à l'époque où fut inaugurée la piste de la Galerie des Machines. Comme les temps sont changés depuis ! L'expérience à prouvé que les coureurs qui faisaient une saison d'hiver très chargée n'avaient nullement perdu de leur qualité en été. Au contraire il est bon pour eux de ne pas cesser leur entraînement et de continuer à travailler toute l'année. Aucun coureur n'a pu arguer de ses courses hivernales pour excuser ses défaites du printemps. Regardez même les hommes délicats, tel Friol : il n'a jamais eu à se plaindre de courir au Vélodrome d'Hiver, au contraire

C'est pourquoi vous voyez maintenant tous les bons coureurs du monde accourir à Paris dèsque la Galerie des Machines ouvre ses portes. Les étrangers viennent glaner ici les lauriers qu'ils ne peuvent point récolter dans leur pays où manquent les pistes couvertes. Aussi peut-on, en ce moment, admirer chaque dimanche l'élite des coureurs au Vélodrome d'Hiver. Il est regrettable que nous n'ayons pas toujours les mêmes hommes en été : les records seraient souvent mis à mal. Mais, dans un vélodrome fermé, comme les temps ne sont pas homologués, à quoi bon chercher à accomplir des performances fantastiques ? Le coureur cherche à triompher, il s'assure l'avance nécessaire sur ses adversaires pour pouvoir passer la ligne d'arrivée en vainqueur. Le reste lui importe peu.



Moretti.
Un sprinter italien qui vient tenter de faire fortune à Paris.

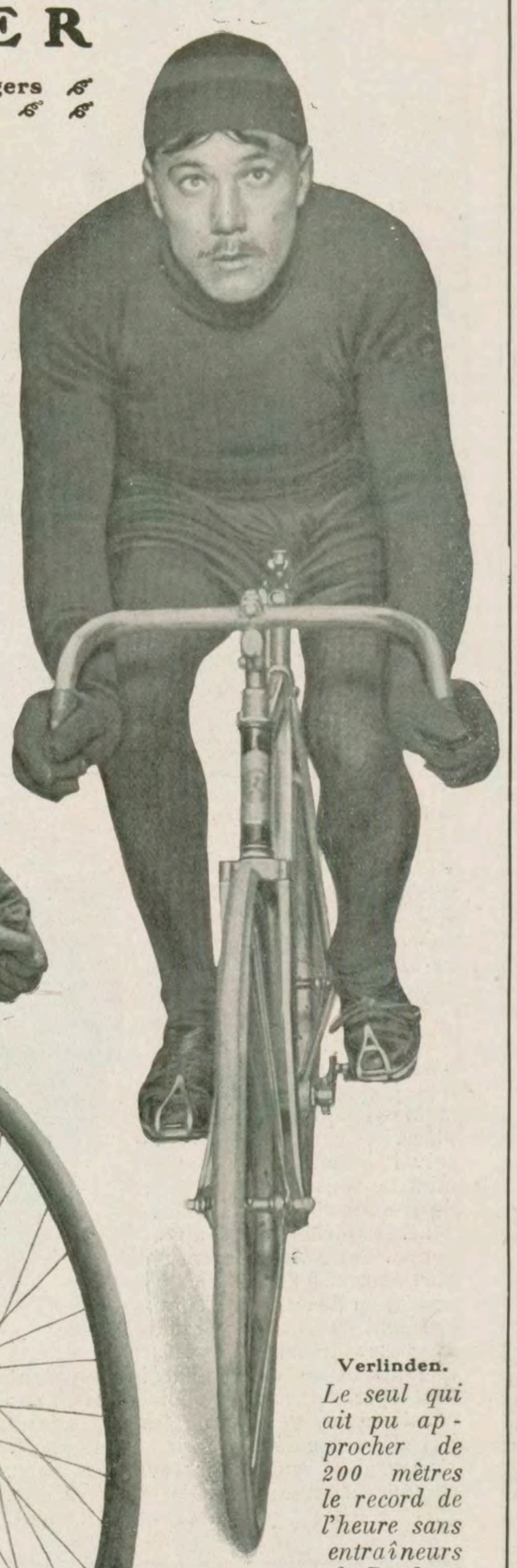
Nous avons vu, l'autre jour, l'Italien Bruni aux prises avec l'Allemand Stelbrinck, le Hollandais Van Gent et le Français Sérès, derrière motocyclettes. Il y avait longtemps que nous n'avions assisté à une exhibition de Bruni à Paris, et ce fut un véritable plaisir pour les sportsmen que d'aller applaudir cet excellent stayer, dont les prouesses sont encore dans toutes les mémoires. Il nous prouva qu'il n'avait rien perdu de ses qualités de jadis, alors qu'il s'adjugeait en 1904 le record du monde de l'heure, avec 87 kilom. 579. Le petit comingman Sérès fournit une très belle course : il est triste de constater que ce stayer ne fasse pas plus vite son chemin. Je crois que c'est l'un des rares pouvant prétendre à une belle carrière. Mais sa timidité le perdra ; il a cependant des qualités d'endurance et de courage qui pourraient lui permettre de devenir un véritable champion. Quant à l'Allemand Stelbrinck, il fit une piètre figure. Pour se remettre de ses émotions, il perdit le lendemain 5.000 francs au jeu et... reprit aussitôt le train. Van Gent se montra trop inférieur pour que nous puissions croire qu'il n'avait pas exagéré sa médiocrité.

Bière.
Le vainqueur du Prix Darragon, Bière, n'est pas un novice, comme semblait le désirer le créateur de l'épreuve, mais un coureur qui n'a pas encore fait son chemin.

En vitesse, Van den Born battit Friol à deux reprises. Il est curieux de constater que le doyen du cyclisme ne court jamais moins qu'en hiver. Souvenez-nous de ses victoires au Vélodrome d'Hiver, comparez-les à celles qu'il remporte pendant l'été et concluez. Mais la défaite de Friol fut trop complète pour être vraie.

Le crak Belge, Verlinden, le seul homme qui ait réussi à approcher de 200 mètres le record du monde de l'heure sans entraîneurs détenu par notre jeune champion Marcel Berthet, a fait un match très intéressant contre ce dernier, à la réunion de dimanche. Il se disputait sur 10 kilomètres, sous forme de course-poursuite. Après avoir eu un départ pénible, Berthet qui avait perdu du terrain, reprit l'avantage et réussit à rejoindre le Belge au sixième kilomètre, sans avoir éprouvé une résistance trop opiniâtre. C'est au bout de 8 m. 15 s. 1/5 que Berthet triompha.

MAURICE DE BLESSON.



Verlinden.
Le seul qui ait pu approcher de 200 mètres le record de l'heure sans entraîneurs de Berthet.

LE MATCH DORANDO PIETRI - HAYES

Le coureur italien Dorando Pietri, le vainqueur moral du Marathon, a battu, à New-York, J. Hayes, le vainqueur effectif

La signature du contrat.

De gauche à droite : Joe Humpheys, M. Bell, Hayes, Powers, Pollock, Dorando Pietri, son frère, M. Stefano.

La rencontre des champions.

Dorando Pietri, le champion italien, retrouve à New-York, son heureux vainqueur du Marathon amateurs, Hayes, qu'il a battu dans le match revanche.

On se souvient des incidents qui marquèrent la course de Marathon amateurs, aux Jeux Olympiques. Pietri Dorando passa la ligne d'arrivée le premier, mais fut disqualifié, parce qu'au Stade un employé empressé l'avait aidé à se relever. Ce fut l'Américain Hayes qui, second, fut déclaré vainqueur.

Cet évanouissement de Dorando fut l'origine de sa fortune. Il serait arrivé premier, sans discussion possible, avec un quart d'heure d'avance même, qu'il n'aurait pas signé le contrat aux appointements de 100.000 francs qu'il vient de passer avec Pat Powers. Regardez Siret, qui fit les 42 kilom. 600 du parcours de façon beaucoup plus brillante : c'est un professionnel, il court pour de l'argent ; Dorando était un amateur, il courait pour l'honneur ! Curieuse contradiction ! Siret est le meilleur homme du monde sur cette distance, et il ne connaîtra jamais la gloire et les avantages d'un Dorando !

Or, à la suite du Marathon, Pat Powers, le manager de Madison Square, proposa à l'Italien et à Hayes de disputer à New-York la revanche de leur course de Londres. Grâce à des arguments sonnants, les deux purs finirent par signer. Et la rencontre fut fixée au 25 novembre. Les deux hommes devaient lutter sur 42 kilom. 600, distance du Marathon amateurs, sur la piste couverte de 160 mètres de Madison Square. C'est à 9 h. 18 du soir que les deux champions prirent le départ, devant une assistance de plus de dix mille personnes. Dorando prit immédiatement la tête et couvrit le premier mille en 5 m. 27 s., les 5 milles en 29 m. 24 s. 1/5, les 10 milles en 1 h. 6 s., les 15 milles en 1 h. 31 m. 42 s. 3/5, les 20 en 2 h. 4 m. 23 s. 4/5, les 25 en 2 h. 36 m. 57 s. 1/5, les 26 milles 1/3 en 2 h. 44 m. 20 s. 1/5. Pour la même distance, il avait mis 2 h. 54 m. 46 s., à Londres. Tandis que Henri Siret avait parcouru les 42 kilom. 600, le 10 octobre dernier, en 2 h. 37 m. 23. Ils avaient donc tort ceux qui prétendaient que Siret avait bénéficié d'une meilleure température que les amateurs, puisque, même sous piste couverte, ceux-ci n'ont pu arriver à égaler le temps du merveilleux petit Français.

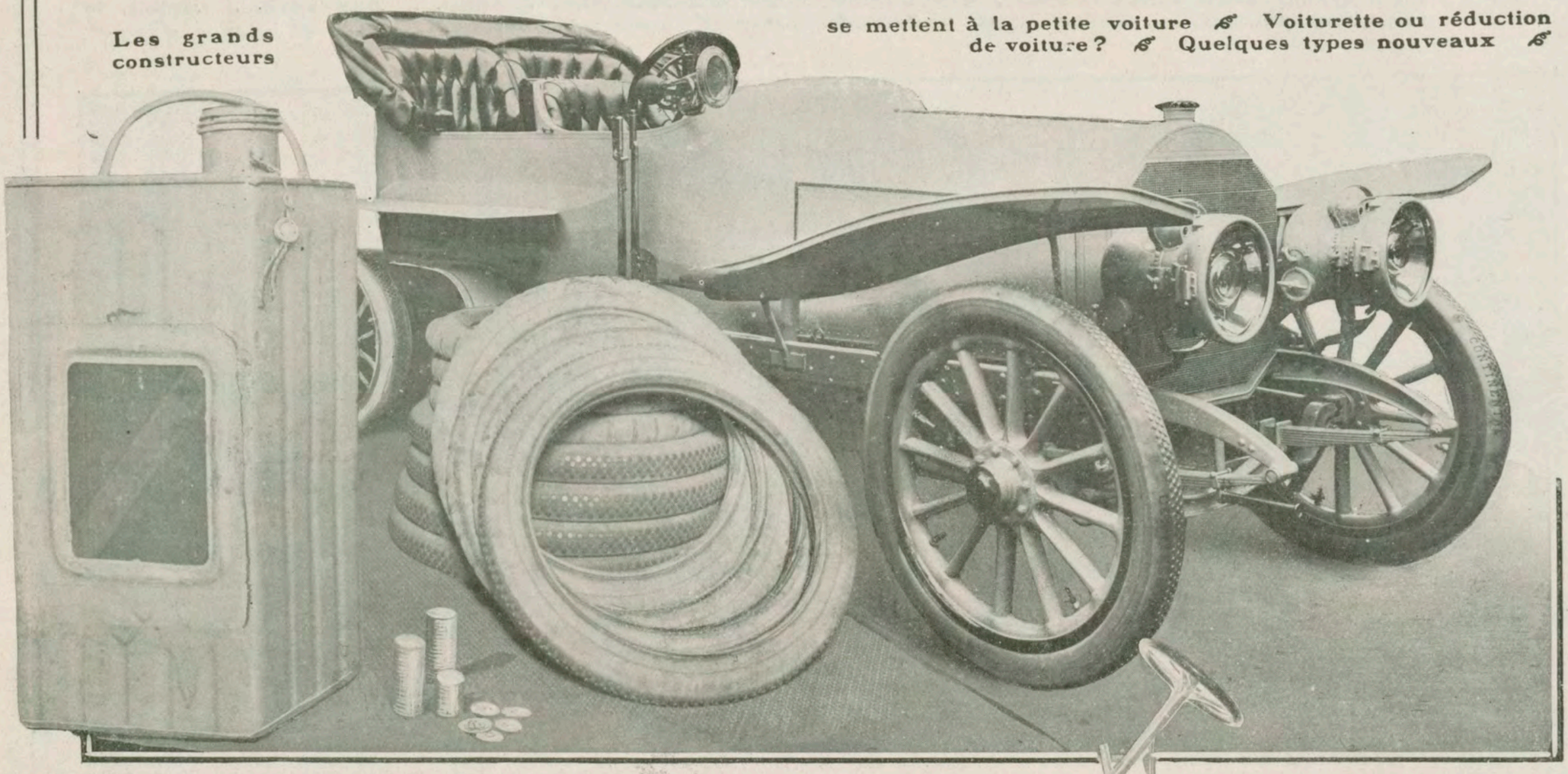
Alors qu'à l'arrivée, Dorando Pietri était dans un état de fraîcheur remarquable, Hayes était très fatigué, et ce n'est que grâce à son énergie qu'il put surmonter la défaillance. Il finissait à 60 yards du vainqueur.

J. Baudier.

Grands Constructeurs, Petites Voitures

Par H. PETIT

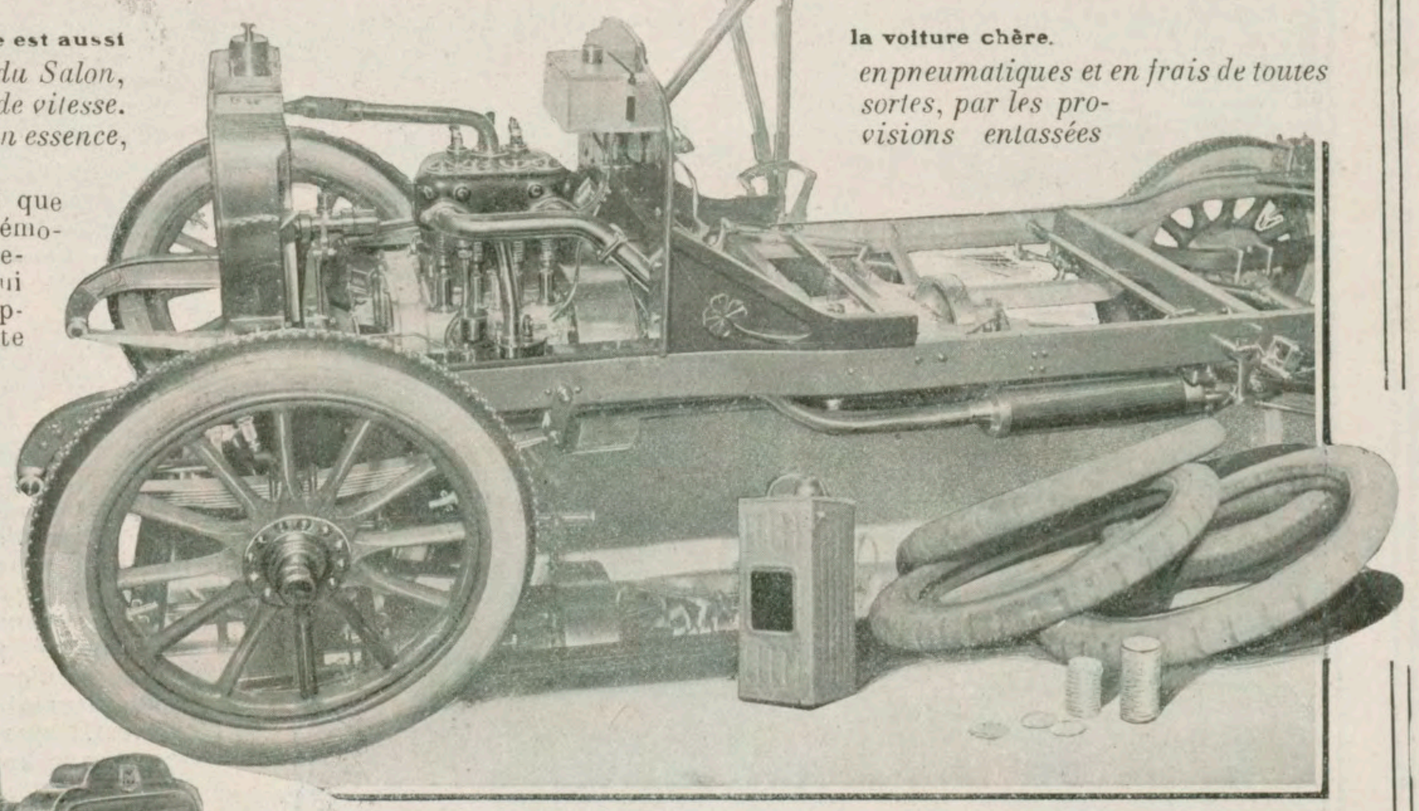
Les grands constructeurs se mettent à la petite voiture ☙ Voiturette ou réduction de voiture? ☙ Quelques types nouveaux ☙

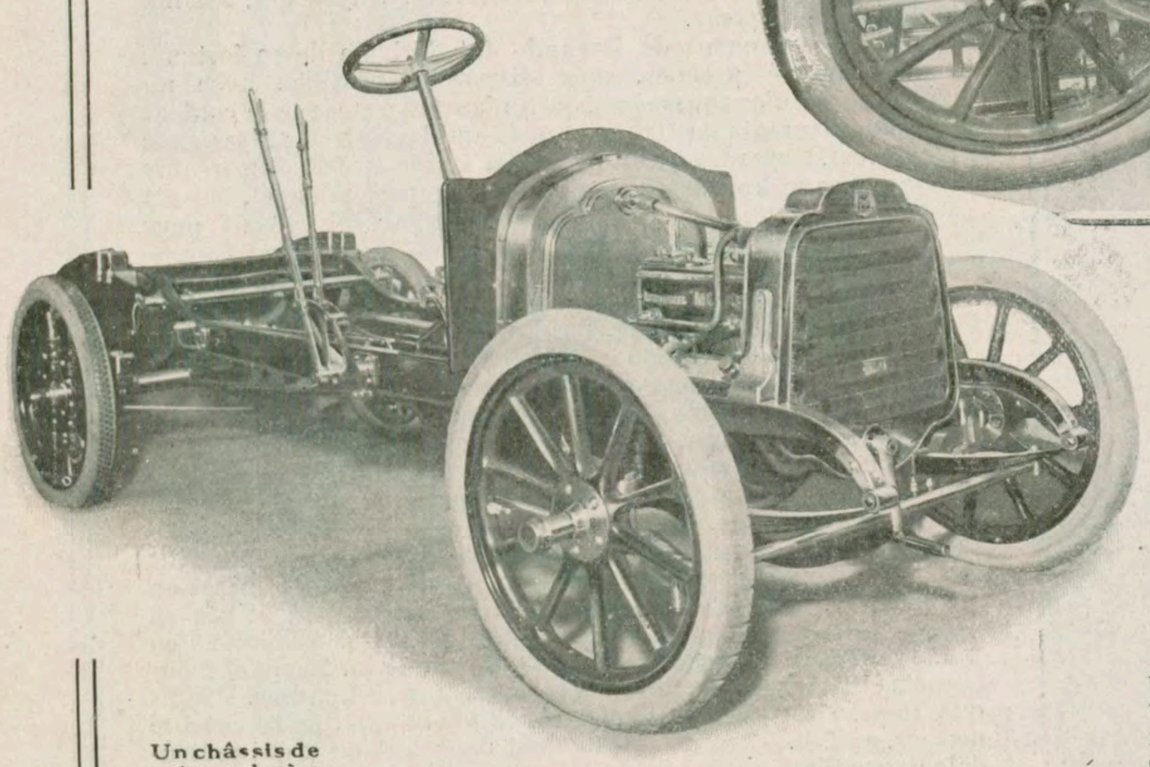


La voiture vite est aussi la voiture chère.

Voici une des voitures les plus séduisantes du Salon, comme pureté de lignes et comme impression de vitesse. Mais on se rend compte de ce qu'elle dépense en essence, en pneumatiques et en frais de toutes sortes, par les provisions entassées

On a dit et répété sur tous les tons que l'industrie automobile devait se démocratiser ou ne pas être. Nous ne reviendrons pas aujourd'hui sur ce qui est devenu un véritable lieu commun : l'opportunité de se créer une clientèle dans la petite bourgeoisie est apparue évidente à tous les constructeurs. Aussi voyons-nous, au Salon de 1908, dans tous les stands, des voitures munies de petits moteurs, et à prix relativement bas. Nous l'avions prévu, nous sommes heureux de ne pas nous être trompés.





Un châssis de voiture légère.

Moteur à quatre cylindres 80/90. Cardan, magnéto haute tension, pompe pour la circulation d'eau.

Les spécialistes de la grosse voiture Ceux-mêmes qui, jusqu'à maintenant, s'étaient pour ainsi dire spécialisés dans la construction des voitures de grande puissance, se sont décidés à étudier et à lancer sur le marché un type réduit, voiture légère ou voiturette. C'est à dessein que nous employons l'expression de « type réduit » ; nous allons voir, en effet, en étudiant rapidement les petits véhicules nouveaux, qu'ils sont, en général, plutôt une réduction des grosses voitures qu'un type réellement nouveau de voiturette.

La petite voiture coûte moins cher et consomme beaucoup moins.

Cette petite quatre-cylindres ne dépense que 11 litres aux 100 kilomètres. Légère, elle use peu de pneumatiques.

La question fut en effet (et est encore) âprement discutée, de savoir si une voiturette doit procéder de la voiture, ou bien être établie suivant un dessin absolument spécial, avec des organes spéciaux découlant d'une conception originale. Les deux partis ont leurs leaders, très autorisés, très éloquents.

Depuis près de deux ans, nous avons pu voir éclore une industrie véritablement nouvelle, qui s'adresse uniquement à la fabrication de la voiturette : les Sizaire, les Delage, les Grégoire et *tutti quanti* nous ont montré qu'avec des moteurs de faible alésage, et partant de faible consommation, on pouvait atteindre et dépasser le 80 de moyenne : ce sont là les spécialistes de la voiturette.

Il était, croyons-nous, intéressant de savoir, au contraire, comment les spécialistes de la voiture concevaient la voiturette ; c'est ce que nous allons exposer aujourd'hui à nos lecteurs. Notre étude portera sur les six marques suivantes : Panhard et Levassor, Brasier, Mors, Renault, Bayard-Clément, Charron, et nous tâcherons d'en tirer les conclusions qui nous semblent les plus opportunes.

Caractères généraux

Les moteurs. — La puissance indiquée des moteurs de toutes ces voitures est de 8 à 10 chevaux. Leur puissance réelle va peut-être jusqu'à 12 chevaux au maximum, sauf pour le type Mors, un peu plus puissant.

Nous sommes donc bien, de ce côté-là du moins, en pleine voiturette.

Les moteurs comportent deux cylindres, à la presque unanimité ; on ne rencontre de monocylindre que chez Bayard-Clément, encore la voiturette qui en est munie ne rentre-t-elle pas dans le genre que nous étudions aujourd'hui, et d'ailleurs, cette maison présente aussi une deux-cylindres.

Pourquoi deux-cylindres ? Evidemment, le quatre-cylindres est meilleur, au point de vue mécanique. Mais il faut que la voiture coûte peu. Donc, pas de quatre-cylindres. Notons cependant que, dans presque tous les stands, un type à quatre-cylindres, de puissance très peu supérieure, voisine avec le deux-cylindres.

On n'a pas voulu arriver au monocylindre, et, à notre avis, on a eu raison. Le deux-cylindres est infiniment plus agréable à mener que le mono, et à peine plus difficile. La conduite est simplifiée, les changements de vitesses moins fréquents, les reprises plus aisées.

Tous les groupes de cylindres sont d'une seule venue : simplicité d'usinage et de tuyauteries. L'allumage est partout à haute tension, et fourni par une magnéto. Nulle part on ne trouve le double allumage : la magnéto est, à l'heure actuelle, un instrument d'un service assez sûr pour qu'on puisse avoir en elle toute confiance.

Le refroidissement est assuré par une circulation d'eau par thermo-siphon, sauf dans la petite voiture Mors, qui est munie d'une pompe.

Le graissage est commandé mécaniquement à peu près partout, ou tout au moins par pression de l'échappement. Enfin, partout la carburation est réglée automatiquement.

Transmission, embrayage, changement de vitesses. — La transmission du mouvement du moteur aux roues se fait par arbre longitudinal articulé à la Cardan.

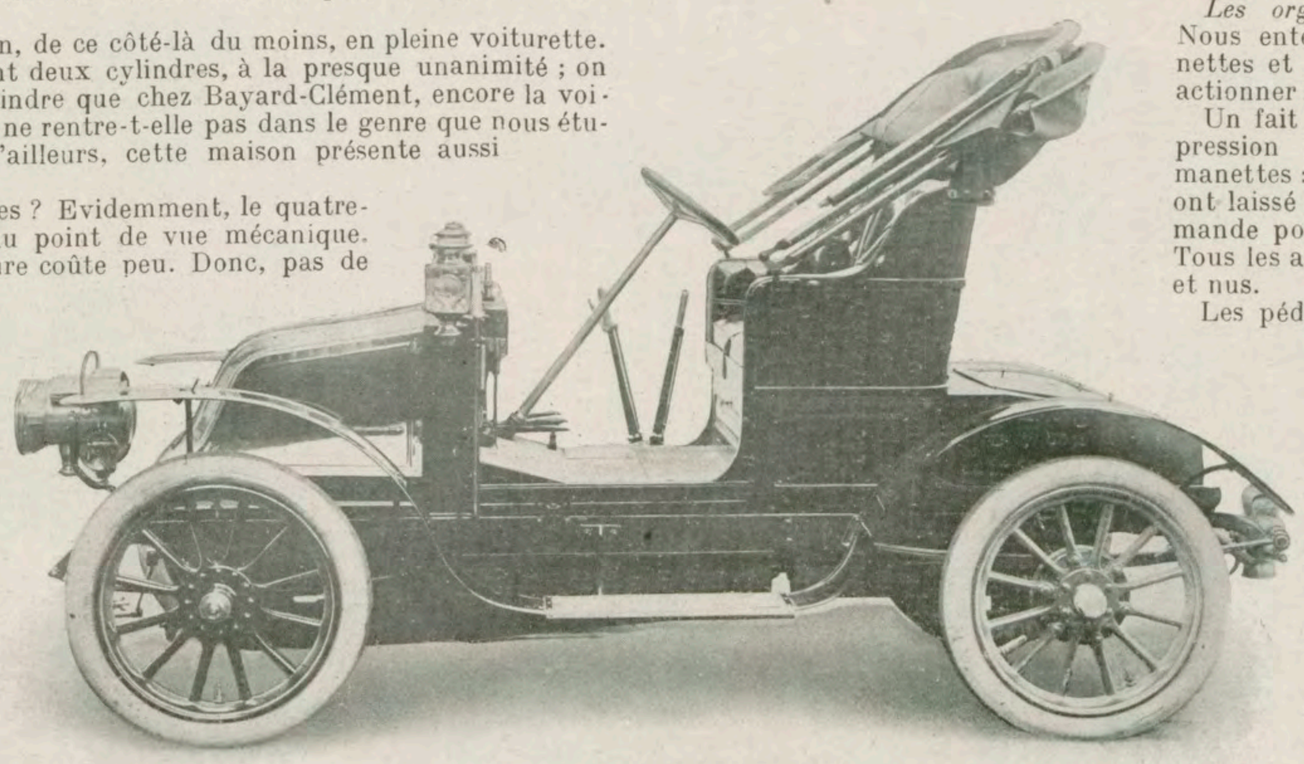
Notons, d'ailleurs, que tous les constructeurs (sauf Lion-Peugeot) ont adopté cette transmission qui, pour un chauffeur ne pouvant, par hypothèse, s'occuper beaucoup de l'entretien de sa machine, est évidemment préférable pour les petites puissances.

Chaque maison a, d'ailleurs, appliqué ses principes habituels à la construction du pont arrière, qui ne diffère que comme dimensions de celui de ses grosses voitures.

La boîte de vitesses ne comprend que trois combinaisons d'engrenages, avec un seul baladeur. Chez tous, nous trouvons la prise directe en grande vitesse.

Les embrayages s'unifient : Mors continue à employer son embrayage à ruban, auquel on ne peut d'ailleurs rien reprocher. Les autres s'en tiennent (même Panhard !...) à l'embrayage par cône de cuir direct (inverse chez Renault).

Freins. — Les freins, partout au nombre de deux, s'appliquent, comme d'habitude, l'un sur la transmission, l'autre sur les roues arrière. Tous les freins de roue sont intérieurs, à segments extensibles.



Une 8-chevaux.

Deux cylindres fondus d'un seul bloc 75/110, vendue seulement carrossée à deux places. Cette voiturette réalise de façon parfaite l'idéal du véhicule à bon marché.

Les organes de conduite. — Nous entendons par là les manettes et les pédales que doit actionner le conducteur.

Un fait qui frappe est la suppression presque générale des manettes : deux maisons seules ont laissé une manette de commande pour l'admission des gaz. Tous les autres volants sont nets et nus.

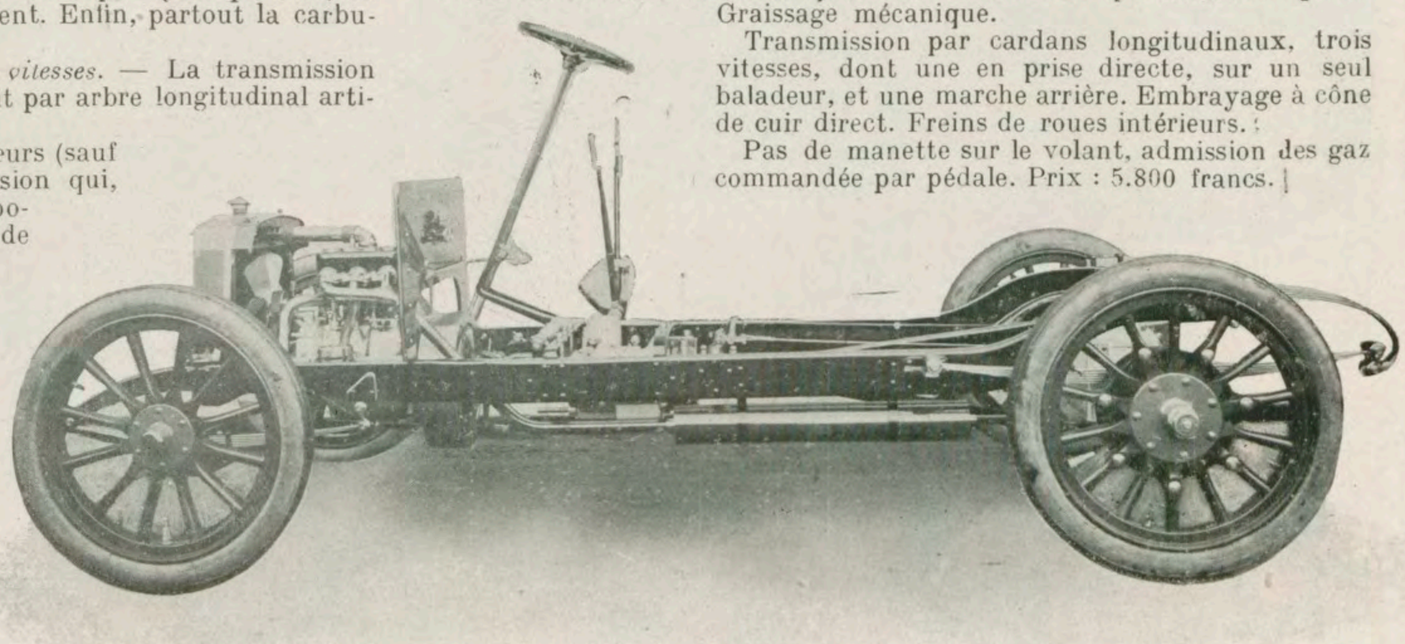
Les pédales sont, corrélativement, au nombre de trois : débrayage, frein et admission des gaz. C'est à tort qu'on qualfie de « pédale d'accélérateur » cette dernière, puisque le régulateur a vécu depuis longtemps, et que ladite pédale sert tout simplement à ouvrir plus ou moins le boisseau du carburateur.

Les Prix. — Les prix de ces voitures, très voisins d'ailleurs les uns des autres, varient de 5.200 francs à 6.500 francs. Un seul dépasse 6.000 fr. c'est le châssis Mors à 4 cylindres. Tous les deux-cylindres sont donc sensiblement au même prix, et cela ne laisse pas d'être remarquable.

Le châssis moyen. — Si l'on prend les caractères le plus souvent reproduits dans les châssis que nous venons de passer rapidement en revue, on en arrive au type suivant : moteur deux cylindres, venus d'un seul bloc, 80 millimètres d'alésage, 120 millimètres de course, soupapes commandées et placées du même côté. Allumage par magnéto à haute tension. Carburateur automatique. Refroidissement par thermo-siphon. Graissage mécanique.

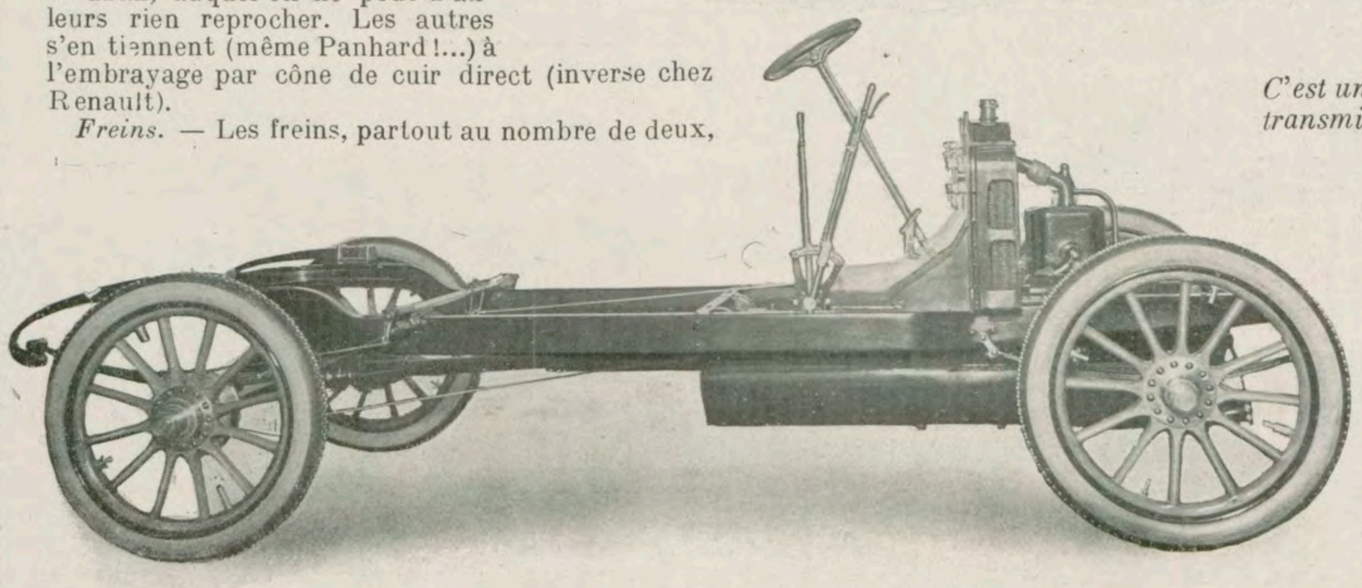
Transmission par cardans longitudinaux, trois vitesses, dont une en prise directe, sur un seul baladeur, et une marche arrière. Embrayage à cône de cuir direct. Freins de roues intérieurs.

Pas de manette sur le volant, admission des gaz commandée par pédale. Prix : 5.800 francs.



Une deux-cylindres.

C'est un modèle différent de celui des grosses voitures, transmission à cardan, carburateur automatique, embrayage à cônes.



Un autre modèle de deux-cylindres.

Refroidissement par thermo-siphon, sur les modèles de cette année, dimensions du moteur 80/120.

Cette voiturette-type procède donc de la grosse voiture par tout le groupe moteur (avec une exception : le thermo-siphon remplace la pompe), par le souci de l'automaticité de toutes les fonctions. Enfin, les freins sont identiques aux freins des grosses voitures de l'année dernière : cette année, en effet, beaucoup d'entre eux sont refroidis par la circulation d'eau.

Elle en diffère par son embrayage, à cône cuir au lieu de l'embrayage à disques, qui a maintenant la faveur ; par sa boîte de vitesses, qui n'a qu'un baladeur et trois vitesses. C'est le seul côté où un principe d'économie ait présidé à la construction.

Selon nous, et ce sera notre conclusion, cette voiturette ouvre l'ère attendue depuis si longtemps de la belle voiture à bon marché.

H. Petit

La Vie au Grand Air

ZAÏKINE GROZNI et GREGORI KASCHEFF

Par JACQUES MORTANE

Le championnat du Casino vient de nous faire assister à un spectacle unique : une compétition où chacun disputait sa chance et où les favoris étaient mis en échec. Notre collaborateur fait un reportage au milieu des poignards et des revolvers.

FRAPPÉ des résultats stupéfiants du Championnat du Monde du Casino de Paris, je résolus d'aller assister à quelques séances de cette compétition. Une épreuve de ce genre, dans laquelle on ne pouvait pas dire, à la lecture du programme, quels seraient les lutteurs qui sortiraient vainqueurs, me semblait vraiment extraordinaire. Gregori Kascheff obligeant le champion Padoubny à se retirer du ring et ne consentant qu'après bien des pourparlers à reprendre la lutte ; Zaïkine Grozni prenant le champion du monde 1907 comme un petit enfant et lui faisant toucher les deux épaules en 6 minutes, constituaient des faits invraisemblables. En effet, pour tout sportsman avisé, il était indubitable que la finale mettrait aux prises Padoubny et Raicevich. La sincérité en décida autrement.

Mais les véritables sportsmen sont heureux d'avoir asssisté à un championnat d'où sont enfin sortis des hommes nouveaux, hommes de grande valeur, en un mot, de véritables champions. Il convenait donc de présenter à nos lecteurs ces deux révélations : Zaïkine Grozni et Gregori Kascheff.

Je vous avouerai franchement que, à part « Bojé tzara Krani », « niet» et « nitchevo », j'ignore tout de la langue russe. Je commençais à regretter mon incapacité, lorsque je fis la connaissance d'un ami des lutteurs que je venais voir, un de leurs compatriotes, champion de patinage, M. Sacha Wolinzew. Grâce à lui, je pus entrer en relations avec Zaïkine Grozni.

— Mon camarade Gregori Kascheff, me dit-il, est âgé de 37 ans, il mesure 2 m. 20 et pèse 143 kilos. Originaire de Sibérie, il vient tout droit des montagnes où, seul, avec son coutelas, il chassait l'ours. C'est un homme prodigieusement fort, qui ne pourra jamais être tombé lorsqu'il sera plus familiarisé avec les roueries de la lutte. Il possède un record qui lui restera, je crois, longtemps, c'est celui du tour de poitrine. A l'inspiration, il atteint 1 m. 48. Sa lutte sauvage et sincère avec Ivan Padoubny prouve sa valeur. Vous verrez ce qu'il deviendra. Les partisans de Raicevich, d'ailleurs, se méfiaient de lui et étaient convaincus que le champion italien serait battu par Kascheff. L'un d'eux, le soir de la lutte qui devait les mettre aux prises, fit savoir au Sibérien que s'il avait le malheur de tomber Raicevich, il recevrait deux coups de couteau à la sortie. Les esprits étaient tellement surexcités que la menace aurait été exécutée. Le géant était venu de Sibérie pour lutter et non pour se faire tuer. Ses amis le firent rapidement monter en voiture et le reconduisirent à son hôtel.

— Voilà la première fois que je vois un championnat professionnels provoquer de telles haines.

— Et ce n'est pas tout, vous verrez tout à l'heure. Je vous ai dit tout ce qui intéresse Gregori Kascheff. Moi, je suis Petit-Russien, j'ai 27 ans, et je lutte depuis deux ans. Je mesure 1 m. 86. J'ai 1 m. 43 de tour d'épaules, 1 m. 25 de poitrine, 43 centimètres de biceps, 35 centimèt. d'avant-bras, 67 centimèt. de cuisse, 43 centimètres de mollet. J'habite Moscou, où j'avais pris part à quelques rencontres, malgré l'opposition de ma famille, une des plus aisées du pays; lorsque fut organisé le championnat de Moscou : je m'engageai et j'éprouvai la joie d'en sortir vainqueur. Aussitôt, je rêvai des Hackenschmidt, des Padoubny. Je n'eus plus qu'un désir : celui de venir en France. Dans une compétition, j'avais fait la connaissance de Kascheff qui, lui aussi, allait de temps en temps disputer sa chance dans les tournois de foire. J'entretins des relations amicales avec ce grand enfant et nous décidâmes de nous engager dans un championnat du monde. Ce n'était pas chose aisée, car nous posions la condition de nous battre sincèrement et de n'entrer dans aucune combinaison. Tant pis si nous étions vaincus, mais nous ferions tout pour être vainqueurs. Et c'est ainsi que nous sommes venus au Casino de Paris. Ayant vu que j'arrivais à la poule finale sans avoir enregistré la moindre défaite, le champion italien me fit demander de le laisser gagner ; on me parla de « chiqué », j'acquiesçai, ne comprenant pas ce que cela voulait dire. Ayant demandé des explications, j'appris qu'on désirait que je prête mes épaules. Bien entendu, je refusai et, en arrivant sur le ring, je dis à Raicevich le mot qu'on m'avait enseigné : « Bourre! ». L'Italien sembla décontenancé. Il ne le fut pas longtemps : au bout de six minutes, il était étalé sur les épaules. On a dit que c'était par surprise, que Raicevich avait reçu un coup qui l'avait étourdi : ce n'est pas vrai! Et je me fais fort de tomber à nouveau le champion du monde de 1907, chaque fois qu'il osera se rencontrer avec moi. Qu'il vienne, je l'attends, mais je veux un combat loyal et je ne veux pas que ses amis recommencent à me menacer de leurs couteaux et de leurs revolvers. Nous sommes des hommes, battons-nous comme des hommes, avec nos muscles et non avec des armes. Laissons ces procédés aux lâches. Et, si le soir de ma victoire, j'étais sorti du ring tout de suite, mon affaire était réglée : on me plantait un poignard dans le dos. On a vu l'arme.

Ce championnat m'a mis en vue. Je dois à ma réputation naissante de justifier les encouragements qui m'ont été donnés par le public : je vais continuer. Je tâcherai de m'imposer comme le meilleur homme et de suivre les traces de mon compatriote Padoubny.

— Est-ce de la même façon que Padoubny a acquis la notoriété?

— Non. Padoubny, en 1905, était encore lutteur amateur. Il allait de foire en foire disputer des épreuves athlétiques. Un jour est organisé, à Saint-Pétersbourg, un grand championnat avec tous les meilleurs hommes du monde. Le prix était de 13.000 roubles. Padoubny s'engage. Dans les éliminatoires, il bat tous ses adversaires. Arrive la poule finale, il continue ses succès. Il rencontre enfin Raoul le Boucher, il le tombe, puis Paul Pons, il le plaque sur les deux épaules.

Voilà Padoubny champion. Méfiant, aussitôt après sa victoire, il vient au milieu du ring, implore le public et demande l'aide de la police pour entrer en possession des 13.000 roubles. On les apporte sur une table, on les lui compte, et il part chez lui, accompagné par la force publique. Il avait peur d'être assassiné en route par les Français, qui auraient voulu, croyait-il, lui reprendre la fortune qu'il venait d'acquérir si brillamment. Et c'est l'année suivante qu'il devint l'homme populaire qu'il n'a jamais cessé d'être depuis, en s'adjugeant le titre de champion du monde lors de sa belle victoire sur Petersen.

Nous étions en train de causer ensemble, lorsqu'arrivèrent dans la loge de Zaïkine, Padoubny, Aimable de la Calmette et quelques autres personnes. Il nous apprirent que les bruits les plus sinistres circulaient. Une forte bande de partisans de Raicevich était devant le Casino, attendant la sortie des Russes pour leur faire un mauvais parti. La décision fut vite prise. Il fallait éviter le scandale et ne pas risquer d'être victimes d'une attaque à main armée. Je n'exagère pas, je n'ai jamais observé de cerveaux plus surchauffés que ce soir-là. La cave à charbon qui donne sur la rue Blanche fut ouverte, et c'est par là que nous sortimes, la figure et les mains légèrement noires. Tous les hommes étaient armés, prêts à toute éventualité. Mais nous avions trompé les assaillants, et nous n'eûmes pas à soutenir le *combat prévu. Un coup de revolver, parti nous n'avons jamais su d'où, retentit,* et suffit à nous donner l'illusion d'une bataille.

JACQUES MORTANE.

Padoubny.

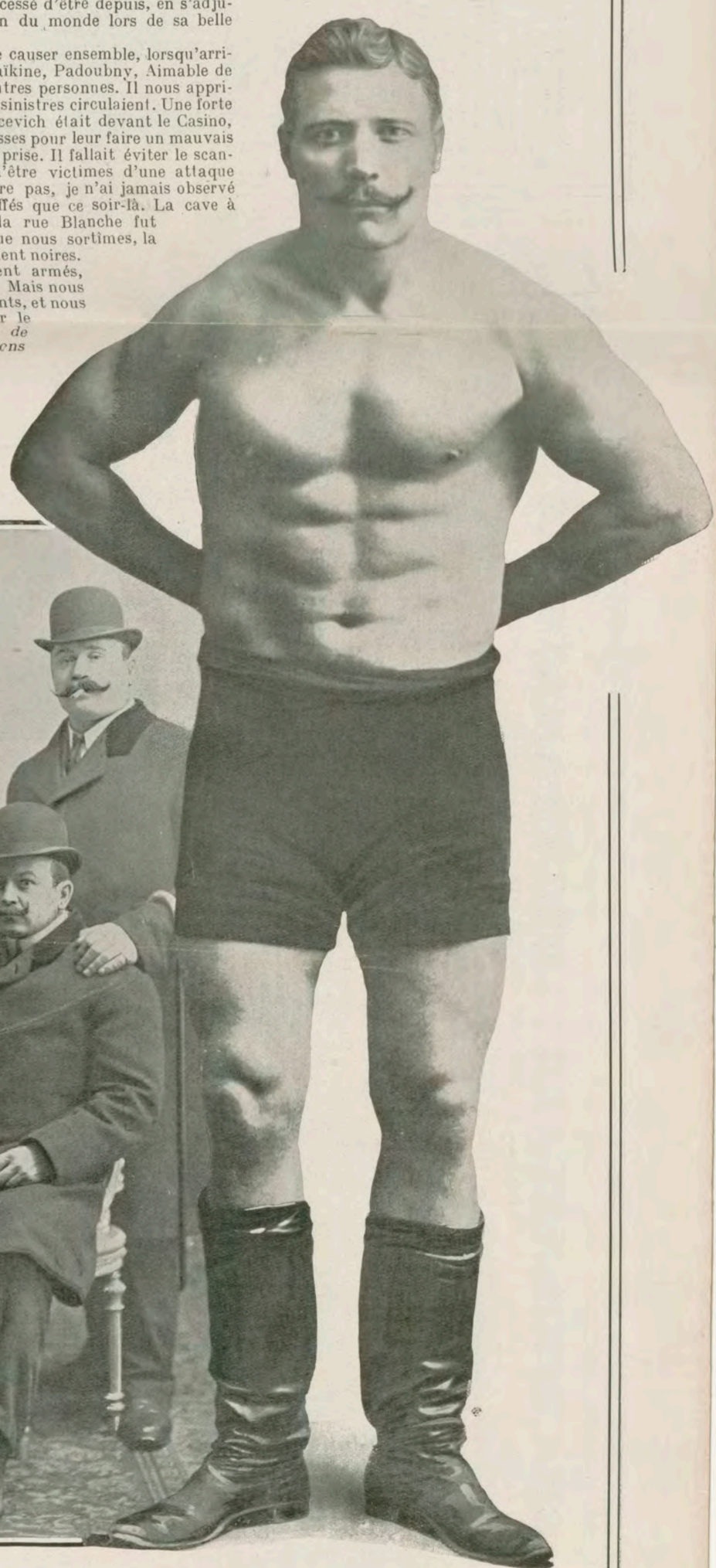
Le fameux champion russe, qui a fourni une lutte magnifique avec Zaïkine, pour la finale du Championnat du Monde.

Gregori Kascheff. (2 m. 20.)

Le géant russe que nous a révélé le Championnat du Casino de Paris s'est classé quatrième derrière Aimable de la Calmette.

Les champions à la *Vie au Grand Air*.

Les champions russes du Casino de Paris sont venus nous rendre visite. De gauche à droite : Sacha Wolinzew, champion de patinage, Zaïkine, Gregori Kascheff, Padoubny et Iaroslawzew, professeur de lutte.



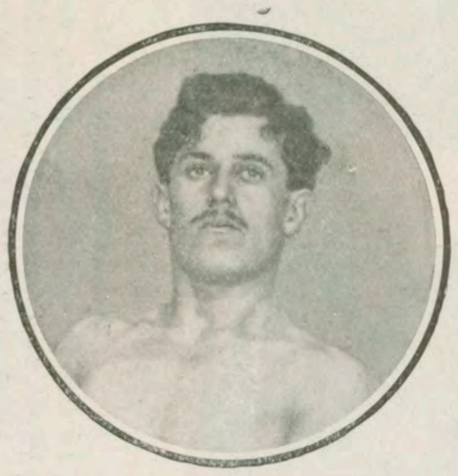
Zaïkine Grozni. (1 m. 86.)

La révélation du Championnat, vainqueur de Raicevich, en 6 minutes, n'a succombé que devant Padoubny après 1 h. 6 m. de combat.

LE CHAMPIONNAT DE LUTTE AMATEURS

Organisé par la *VIE AU GRAND AIR*

Les demi-finales sont commencées — Bientôt nous allons connaître les athlètes qui resteront en présence dans la poule finale — Les étrangers à Paris



Soulé.

Soulé (58 kilos), poids léger, de la corporation des épiciers.

CHAQUE dimanche, à 9 heures du soir, au Bowling-Palace, les athlètes qui se sont engagés en foule dans le Championnat de France de lutte amateurs (intercorporations), organisé par la *Vie au Grand Air*, disputent avec une suprême énergie la victoire, c'est-à-dire le droit au titre envié par tous les véritables sportsmen qui pratiquent un sport. Celui qui sortira champion de sa catégorie pourra prétendre être bien le meilleur homme de son poids. Nulle épreuve n'est plus dure que celle-ci quant aux conditions : tout homme tombé une fois est éliminé, même dans les demi-finales. Seule la finale se disputera en poule. Ce qui nous a obligés à prendre des décisions rigoureuses, c'est le nombre extraordinaire d'engagements que nous avons reçu, nombre qui prouve combien l'initiative de la *Vie au Grand Air* a été goûtée par tous les athlètes. Plus de CENT-QUARANTE hommes ont répondu à notre appel, sachant qu'un championnat organisé par notre revue ne pouvait être que sincère, loyalement disputé, à l'abri du bluff et de toute combinaison, et que les hommes qui réussiraient à en sortir vainqueurs seraient des lutteurs définitivement consacrés champions. Ils pourront toujours compter sur nous pour leur rendre justice et pour montrer chaque fois que nous le pourrons combien nous avons confiance en leur valeur et en leur science.

Car il faut bien se convaincre d'une chose, c'est que nos concurrents ne sont point de ces êtres gras, adipeux, obèses, d'un aspect plutôt repoussant, comme ceux qu'on rencontre souvent dans les épreuves réservées aux professionnels. Non, ce sont des hommes jeunes, alertes, agiles, doués d'une science et d'une énergie magnifiques, en un mot des hommes qui font l'admiration de tous ceux qui viennent les applaudir, le dimanche soir, au Bowling-Palace. Et je ne crois pas pouvoir vous donner un meilleur conseil que celui d'assister à une des séances du Championnat de France de lutte amateurs, organisé par la *Vie au Grand Air*, pour vous rendre compte qu'il n'y a, de ma part, aucune exagération, au contraire.

Aussi bien, le prix des places a-t-il été établi par nous de façon à satisfaire toutes les bourses et à montrer que nous organisions une épreuve véritablement sportive et non une combinaison commerciale. Les loges à 3 francs la place, les fauteuils de ring à 3 francs, ceux de galerie à 2 francs et le promenoir à 1 franc, permettent à tous les amateurs de lutte de venir assister à 25 ou à 30 matches d'un intérêt passionnant, à peu de frais. Aussi le Bowling-Palace est-il chaque dimanche soir le rendez-vous de tous ceux qui s'intéressent aux grandes solennités sportives. Le championnat de France de lutte amateurs organisé par la *Vie au Grand Air* deviendra, grâce à ce premier succès, une grande épreuve classique.

J. M.

Roger le Bordelais et Durand.

Roger le Bordelais (60 kilos), employé de commerce, et Durand (59 kilos), mécanicien, poids légers

Diricq-Manceau et Coq.

Coq est champion d'Ivry.

Ed. Nytram et Montelot.

Ed. Nytram (85 kilos), vainqueur des poids lourds (professions libérales) et Montelot (74 kilos), fort de la halle.

Muller et Davis

Muller (53 kilos), vainqueur des professions libérales, et Davis (57 kilos), champion d'Angleterre de catch as catch can, vainqueur des bouchers (poids légers).

Ringa.

Second de la finale des professions libérales. (56 kilos).

LA DÉROUTE DES CHAMPIONS DE BOXE

Billy Papke battu par Stanley Ketchel, Abe Attell par Freddy Welch, tels sont les deux derniers événements importants du sport de la boxe ✍ C'est la déroute des champions du monde ✍

En France, la boxe languit de façon vraiment désespérante, depuis quelque temps. Nous espérions enregistrer de beaux combats, voir venir à Paris d'aussi bons combattants que l'année dernière. Mais, à part quelques matches intéressants donnés à droite et à gauche, nous n'avons pas l'occasion d'admirer les rencontres que nous escomptions.

Souhaitons que l'année nouvelle nous apporte des réunions palpitantes et que de bons pugilistes yankees fassent le déplacement : Willie Lewis, notre vieille connaissance, voudrait bien revenir. Il serait accompagné par Joe Jeannette, qui vainquit Jack Johnson, et qui voudrait se rencontrer avec Sam Mac Vea. Ils m'ont chargé de leur trouver des engagements, je serais très heureux de les leur procurer, car, grâce à eux, nous assisterions à du beau et véritable sport. C'est avec des hommes semblables que la boxe ne périclitera pas en France; le spectateur a suffisamment vu les débutants, il s'en désintéresse. Il préférerait assister à des rencontres mettant aux prises deux hommes de grande valeur.

Si, en France, nous sommes sevrés actuellement de pareilles réunions, les Américains, par contre, n'ont pas à se plaindre. La semaine dernière, deux combats mettant en jeu le titre de champion du monde ont été organisés. Dans l'un, Billy Papke était opposé à Stanley Ketchel; dans l'autre Abe Attell à l'Anglais Freddy Welch.

Billy Papke avait été battu aux points par Stanley Ketchel lors de leur première rencontre. La seconde fois, il avait pris sa revanche, mettant Ketchel knock-out au treizième round et remportant ainsi le titre de champion du monde des poids moyens. Enfin, le 25 novembre, à San-Francisco. une fois encore, les deux fameux middle-weight étaient à nouveau aux prises, et c'était alors Billy Papke qui était mis knock-out au onzième round par son adversaire. Stanley Ketchel est donc actuellement champion du monde de la catégorie. Jamais, dans le sport de la boxe, on ne rencontra rivalité pareille à celle qui sépare ces deux hommes d'égale valeur.

Papke, vainqueur, perdant ou faisant match nul, avait signé un contrat lui assurant 40.000 francs. Il est plus vieux que Ketchel de trois jours. Celui-ci possède pourtant une plus longue carrière de pugiliste. S'il est plus dur et plus fort frappeur que Papke, il est, par contre, moins scientifique.

Stanley Ketchel.
Champion actuel des poids moyens.

Billy Papke.
Sur trois rencontres avec Ketchel, Papke a été une fois vainqueur, deux fois vaincu. Ketchel lui a repris le titre de champion, le 25 novembre, à San-Francisco.

Freddy Welch est Anglais ✍

Abe Attell a été battu par un Anglais, Freddy Welch, à Los Angelès. Le champion du monde des poids extra-légers est donc dépossédé de son titre par un merveilleux boxeur gallois. Freddy Welch n'est d'ailleurs pas une révélation. Sa carrière compte 56 matches, dont une seule défaite. Il rencontra deux fois le fameux Yankee Packey Mac Farland, qui ne fut jamais battu. La première fois, il fut déclaré vaincu, la seconde fois il y eut match nul. Mais, de l'avis de tous les connaisseurs, au premier combat, Welch et Mac Farlad firent match nul; au second, ce fut Welch, sans contestation possible, qui eut l'avantage. Abe Attell reçut 15.000 francs pour combattre l'Anglais, qui le vainquit au quinzième round. Le match devait durer 25 reprises.

Ainsi, on le voit, la semaine dernière a été assez malheureuse pour les étoiles du pugilisme. Billy Papke, que nous croyions avoir été battu par surprise, lors de sa première rencontre avec Stanley Ketchel, est mis splendidement knock-out, après un combat comme seuls ces deux hommes sont capables d'en fournir. Stanley Ketchel est donc maintenant le champion des poids moyens. Peut-être Billy Papke lui demandera-t-il une revanche, mais Ketchel peut la refuser ,ayant été vainqueur deux fois sur trois rencontres. Enfin, Attell semble la proie des Anglais: là où Moran échoua, Freddy Welch réussit.

J. Mortane.

DE COUREUR A TAILLEUR

Après avoir parcouru une carrière splendide, unique dans les annales sportives de France, le champion Ragueneau a abandonné la course à pied pour s'établir tailleur

RAGUENEAU tailleur! Voilà une nouvelle qui nous avait étonnés, il y a quelques semaines, lorsque le fameux coureur s'établit avenue de la Grande-Armée. Nous l'avions connu d'abord scolaire, puis employé des postes et télégraphes, enfin chargé de la publicité dans une grande maison de sports, nous ignorions ses capacités de tailleur. Il nous renseigna avec modestie :

— Je ne suis pas tailleur, je ne le fus jamais, mais avec de l'entraînement, je ne désespère pas de devenir champion dans cette profession. J'ai un associé, mon ami Sieg, qui en sait suffisamment pour deux et qui se chargera de faire mon éducation. Pour le moment, mon expérience sportive acquise à force de traîner mes foulées sur les champs de course les plus divers, me permet de savoir choisir et discerner les meilleurs objets de sports, de les conseiller et de ne pas m'amuser à vendre de ces instruments tellement perfectionnés qu'ils sont absolument inutiles. Je désire avant tout être sérieux et justifier la confiance de ma clientèle. Vous voyez que si je ne suis pas encore tailleur, j'ai tout au moins un programme commercial qui ne peut que donner toute satisfaction.

— Mais, maintenant que vous voilà absorbé d'une façon continue, allez-vous dire adieu à Satan, à ses pompes et à ses œuvres, à l'U. S. F. S. A., à ses cross et aux championnats?

— Assurément, et cette nouvelle profession marque pour moi l'âge de la retraite. J'ai 27 ans, je cours depuis dix ans. J'ai mérité un repos bien gagné. Je ne nie pas que souvent je regretterai les ovations de la foule, mais, que voulez-vous: place aux jeunes ! Je suis un vieux, il est préférable de me retirer après une saison encore bien remplie, que d'attendre l'époque des échecs et des défaillances.

Donc, Ragueneau, le populaire Ragueneau, le vainqueur de tant d'épreuves classiques, le recordman de France de l'heure, le triomphateur du cross militaire qu'organisa avec un si grand succès la *Vie au Grand Air*, Ragueneau va se retirer. Tous les sportsmen se désoleront à cette nouvelle : le roi du cross-country disparu pour nous, le sport pédestre va perdre beaucoup de son intérêt. Il est le seul homme qui ait réussi à mettre en échec les meilleurs athlètes d'outre-Manche, et son dernier triomphe, il le remporta, cette

Tailleur !

Le fameux champion de course à pied Ragueneau, sur le pas de la porte de son magasin.

Ragueneau marchand.

Le magasin de Ragueneau est le rendez-vous de tous les sportsmen qui viennent s'adresser au fameux champion.

Ragueneau.

Six fois champion de France de cross, six fois vainqueur du Prix Gondrand.

Les soins du champion.

Ragueneau prenait le soin de s'entourer les pieds de bandes de toile, afin de ne pas se blesser pendant les longues randonnées des cross-country.

Le départ.

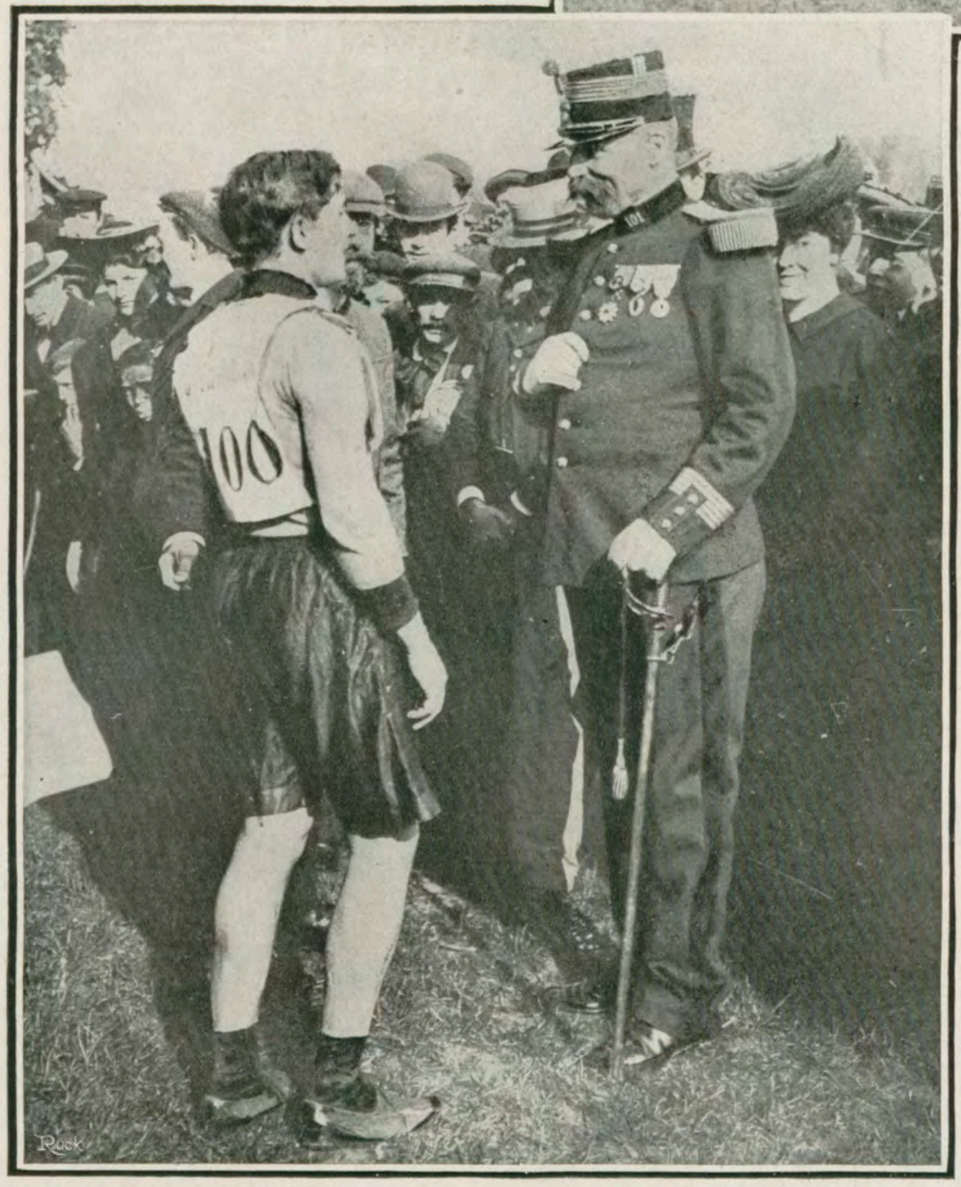
Excellent au démarrage, Ragueneau cherchait toujours à être dans le groupe de tête. Peu de coureurs possèdent une allure aussi puissante.

Ragueneau dans le record de l'heure.

Ragueneau s'est adjugé le record de France de l'heure, couvrant 18 kilom. 067.

A l'arrivée.

Ragueneau gagnait ses courses en lâchant ses adversaires au train, de façon irrésistible.



Au cross militaire de la *Vie au Grand Air*.

Ragueneau triompha dans le cross militaire organisé par la Vie au Grand Air. *Le colonel Bouchez le félicite de sa belle victoire.*

année, dans le cross des Cinq Nations, où il termina quatrième, très près du vainqueur, après avoir fourni l'une des plus belles courses, l'une des plus courageuses de sa carrière. De cette héroïque défense, qui aurait dû lui valoir les plus vifs compliments, les plus belles acclamations — c'était la première fois qu'un Français résistait aussi brillamment à la coalition étrangère — Ragueneau ne se souviendra que par les coupures de journaux : notre officielle Fédération ne lui a même pas décerné un diplôme. C'est ainsi que les sports sont encouragés en France.

Si l'on consulte le palmarès des épreuves classiques, on est stupéfié du trust des victoires remportées par le crack honoraire de la Société Athlétique de Montrouge. Depuis l'année 1898, il se classe comme l'un des comingmen les plus redoutables, et à partir de 1901 jusqu'à 1907, il remporte chaque année, avec une régularité mathématique, le Championnat de France de cross-country. En 1906, il se classe également premier dans le Cross International : l'équipe gagnante était celle des Highgate Harriers, l'une des meilleures d'Angleterre. Donc, six victoires successives dans le Championnat de France de cross-country à l'actif de Ragueneau. Aucun homme, à part lui, réussit à triompher plus de deux fois : ce sont Frantz Reichel (1890-1891), M. Soalhat (1896-1897) et Keyser (1907-1908). Le Prix Gondrand, Ragueneau le gagne également chaque année, depuis 1901 jusqu'à 1906, s'y adjugeant en 1903 avec 17 kilom. 285, et en 1904, avec 17 kilom. 800, le record de l'heure. Trois victoires sont remportées par Ragueneau dans le Prix Lemonnier, et c'est lui qui a le record de ce parcours: 42 m. 53 s. pour les 12 kilomètres qui séparent Versailles de Paris. Vainqueur de Nice-Monaco, en 1908, du Roosevelt, en 1903, le merveilleux athlète a glané de ci de là une multitude de glorieux lauriers.

Enfin, et c'est peut-être là son plus beau titre à la notoriété qu'il a acquise, notoriété qui se transmettra de génération en génération, Ragueneau possède tous les records de France, depuis les 6 kilomètres jusqu'à l'heure. 9 kilom. 206 dans la demi-heure, 18 kilom. 067 dans l'heure, telles sont les splendides performances accomplies par ce véritable champion. Il est le seul homme ayant dépassé en France les fameux 18 kilomètres dans l'heure. Je rappelle que le record du monde appartient au professionnel Watkins depuis 1899, avec 18 kilom. 878, et le record amateur à Shrubb, depuis 1904, avec 18 kilom. 741. Aussi bien, depuis 1899, Ragueneau n'a été dépossédé qu'une fois du record de l'heure. A cette date, il le détenait avec 17 kilom. 190. En 1901, Ed. Filliâtre réussissait 17 kilom. 197. En 1903, Ragueneau reprenait son bien, avec 17 kilom. 315, le portait, en 1904, à 17 kilom. 800 et, enfin, le 3 décembre 1905, à 18 kilom. 067. Ce merveilleux coureur restera comme le type de l'athlète parfait, et jamais nous n'avons encore possédé, en France, un homme pouvant lui être comparé.

Existe-t-il dans la jeune génération des hommes pouvant assumer dignement la lourde tâche de continuer la suite des triomphes ininterrompus de Ragueneau ? J'ai peur que non. Il y a bien Keyser, mais outre que je ne lui croie pas la valeur de l'ex-Montrougien, il n'est pas Français, ayant opté pour la Hollande à sa majorité. Alors ? Qui remplacera le champion des champions ? Je l'ignore. Mais espérons que bientôt nous allons connaître de nouvelles étoiles capables de nous représenter dignement dans les rencontres internationales.

JACQUES ROMANET.

LE TURF ANGLAIS EN 1908

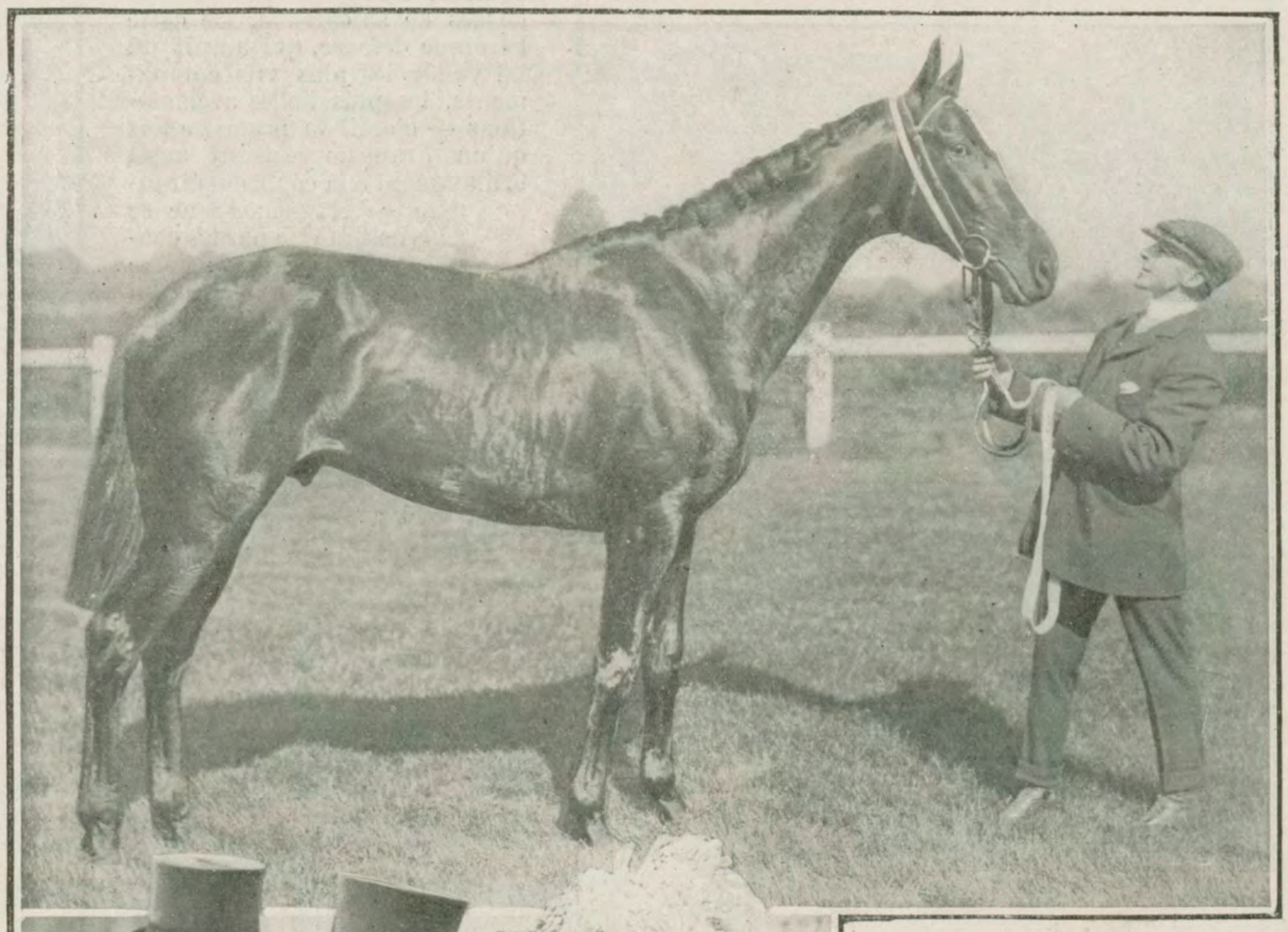
Par RENÉ RIONDET.

Pendant l'année, presque toutes les grandes courses anglaises ont été remportées par des outsiders.

L'ANNÉE qui vient de s'écouler en Angleterre peut être caractérisée d'un seul mot : ce fut l'année des outsiders. La série commença, dès le début de la saison, par la victoire, dans le Lincolnshire handicap, de Kaffir Chief à 14/1. Ce fut ensuite, dans le Grand National, le tour de Rubio à 66/1 ; Morman III s'adjugea facilement les Deux Mille Guinées à une cote de 25/1 ; mais la surprise la plus formidable devait intervenir dans le Derby, où Signorinetta fit triompher une cote de 100/1. La séance continua d'ailleurs, et se clôtura récemment, avec la saison, par les victoires de Marcovil dans le Cambridgeshire à 50/1, de Mondamirs dans le Derby Gold Cup à 12/1, et de Old China dans le Manchester November Handicap à 20/1.

Et cependant, malgré tous ces résultats inattendus, l'ensemble des épreuves anglaises fournit un enseignement beaucoup plus facile à démêler que celui de nos courses françaises. Sans vouloir rabaisser le mérite de Signorinetta, cette jument, qui eut le mérite, en remportant le double event du Derby et des Oaks, de renouveler un exploit n'ayant été accompli auparavant que par Eleanor et Blink Bonny, il faut néanmoins reconnaître que Your Majesty, le poulain de M. J. B. Joel, a établi de façon plus nette et par une forme toujours ascendante, sa supériorité sur les représentants de sa génération. Il n'a pas pu prendre part au Derby, par suite d'une légère atteinte de toux ; mais, après une série de trois victoires importantes, il a couronné sa carrière en gagnant nettement le Saint Léger. Il occupe ainsi la première place sur la liste des chevaux gagnants, avec un total de 482.150 francs. Fait assez intéressant à signaler, il est immédiatement suivi par Bayardo, un deux ans, qui a à son actif 326.950 francs, soit presque autant que Sea Sick qui, en France, se classe aussi le second, derrière Northeast. Il est vrai que ce Bayardo a remporté sept victoires. C'est égal, c'est beaucoup pour un deux ans. En France, celui qui a le mieux réussi est Azalée, qui gagne 78.100 francs.

RENÉ RIONDET.



Bayardo

Le crack des deux ans. Sept sorties, 7 victoires, 326.950 fr.

M. J. B. Joel.

Le propriétaire qui se trouve, cette année, en tête des propriétaires gagnants, avec 656.150 francs en 19 victoires.

L'Américain Danny Maher.

Se classe en tête de la liste des jockeys gagnants, avec 139 victoires sur 491 montes. Depuis 1900, date de son arrivée d'Angleterre, il s'est maintenu parmi les premiers.

Frank Wooton.

Qui vient d'avoir quinze ans ce mois-ci, a réussi à se classer second, avec 129 victoires sur 602 montes, malgré une mise à pied qui l'a immobilisé pendant le mois d'octobre.

LES DERNIÈRES D'AUTEUIL

Le Prix de La Haye-Jousselin. (Steeple, 5.500 m., 40.000 fr.)

La lutte se passe entre Le Vexin, qui ne veut plus avancer, et Pharaon, qui parvient à le battre de trois longueurs.

Le brouillard est venu contrarier a tel point le programme d'arrière-saison que, par trois fois, des réunions ont dû être annulées par les Sociétés, gardiennes vigilantes des intérêts dont elles ont assumé la charge. Fort heureusement, l'atmosphère a bien voulu s'éclaircir dimanche dernier. Aussi la journée a-t-elle été marquée par le plus grand succès.

Matsouyé, l'un des fameux champions de cette élite des steeple-chasers, a couru le Prix à réclamer du début, échouant contre Ludivine, qui, depuis longtemps, ne vise plus que ces sortes d'épreuves. Pharaon a triomphé d'une façon si peu plaisante qu'on peut attribuer son succès, au fait d'appartenir à l'écurie Veil-Picard.

BOÏARD.

Le Prix de Bagatelle. (Steeple, 3.100 mètres)

Bonfire a mené de bout en bout, et conservait l'avantage, par six longueurs, sur Bushido.

LE BANQUET DES AVIATEURS

Pendant le discours ministériel.

La Société d'Encouragement à l'Aviation fêtait, samedi, à l'Hôtel Meurice, sa fondation, par un banquet offert aux aviateurs français et présidé par M. Louis Barthou, ministre des Travaux publics. Wilbur Wright avait tenu à s'unir à ses émules de France.

AUTOUR DU SALON

LES CYCLES TERROT ET Cie

1er Etage, Salon d'honneur, stand 12.

Les bicyclettes Terrot sont le point de mire des visiteurs du Salon, ainsi que le nouveau tandem à leviers et la motocyclette Terrot 2 HP. Les motocyclettes sont aussi très entourées.

LA VOITURE BARRÉ, DE NIORT

Parmi nos grands fabricants de province, il en est un, M. Barré de Niort, dont il nous est particulièrement agréable de mentionner ici la construction

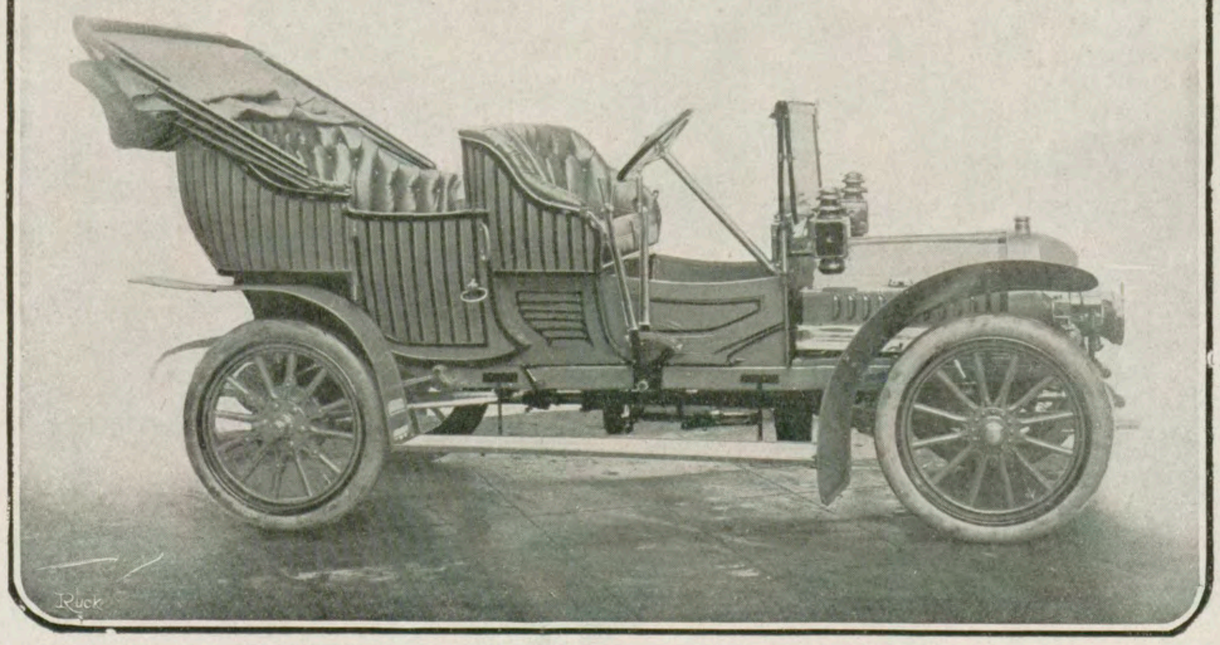
Voici une maison, la maison Barré, de Niort, qui s'est toujours spécialisée dans la construction de la voiturette et de la petite voiture. Elle possède en ce moment au Salon l'un des stands les plus entourés, et où l'on admire particulièrement une voiturette à moteur de Dion-Bouton 8 chevaux avec châssis surbaissé, ressorts pincettes, changement de vitesses à deux baladeurs, organes tous montés sur roulements à billes; pont arrière oscillant, différentiel à quatre satellites, freins arrière agissant par palonier, etc.; notons que ce type de voiture est vendu seulement 4.200 francs avec carrosserie à deux places, et 4.900 francs, avec double phaéton démontable.

Cette voiture peut donc servir ou bien de voiture de promenade élégante et spacieuse, ou bien de voiture d'affaires,

M. Barré expose encore un quatre-cylindres très soigné donnant environ 12 chevaux et vendu moins de 7.000 francs.

Voila de bon travail, qui nous prouve que M. Barré s'est toujours occupé du véhicule pratique destiné à tous ceux qui cherchent dans l'automobile non un passe-temps, mais un outil de transport pratique ; aussi, M. Barré est-il aujourd'hui récompensé d'un labeur qu'il a su intelligemment diriger.

C'est, en effet, la voiture pratique qu'avant toutes choses, le constructeur niortais s'est attaché à établir, et les modèles qu'il expose à son stand, au Grand Palais, nous montrent qu'il a su mener à bien sa tentative. C'est la voiture du médecin, du vétérinaire, del agent d'affaires, du commis-voyageur, appelés à sortir par tous les temps et sur toutes les routes. Robuste pour résister aux chocs des chemins vicinaux, qui ne sont pas toujours bien entretenus, légère pour pouvoir, au besoin, parcourir les voies privées qui mènent aux châteaux ou aux fermes. F. M.



La petite voiture Barré.

Le constructeur niortais s'est efforcé à faire la petite voiture pratique, celle du médecin, du commis-voyageur, appelée à aller sur toutes les routes et par tous les temps.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti

Le Gérant : CAMILLE LECESTRE.